

Transports

auraient tort de considérer la partie gagnée dans cette région, et il faut bien qu'ils trouvent une politique qui la favorise.

M. Paproski: Mais oui, continuez à écouter Charles Lynch.

M. Rompkey: Je propose aux députés de l'opposition de s'appliquer à trouver également des politiques pour le Canada atlantique.

Je tiens également à signaler certains faits qui pourraient donner une idée de l'orientation à donner à une telle politique. On dit dans la motion que le gouvernement n'a pas donné suite aux promesses de la campagne électorale de 1974. J'invite les députés de l'opposition à jeter un œil sur le manifeste libéral pour les provinces de l'Atlantique publié à l'occasion de cette même campagne électorale. Je ne l'ai pas sous la main. Savez-vous pourquoi? Parce que je l'ai mis de côté étant donné que nous, dans la région de l'Atlantique, nous savons que les engagements qu'il contient ont été respectés.

Une voix: Ce sont des promesses électorales.

M. Rompkey: Les promesses que renferme ce manifeste ont été tenues dans une proportion de 80 à 90 p. 100. Si les députés d'en face ont un exemplaire de ce manifeste, je leur conseille de le faire circuler parmi leurs collègues car les faits sont éloquentes.

La deuxième partie de la motion fait allusion à l'abandon de la notion du financement par l'utilisateur et à la mise au point, pour les transports, des objectifs qui contribueront à harmoniser les rapports dans les pays, qui réduiront les écarts entre les régions et favoriseront une croissance économique équilibrée. Je tiens à énumérer aux fins du compte rendu les programmes que le gouvernement a appliqués dans les provinces de l'Atlantique en vue d'atteindre ces objectifs. Je vais en faire la lecture car je ne puis me rappeler tous les faits et tous les chiffres. Il y en a trop et ils sont importants. Je veux parler des réalisations du gouvernement en matière de transports dans la région de l'Atlantique.

● (2032)

Le ministre des Transports (M. Lang) a annoncé l'an dernier un programme de 125 millions en matière de transports destiné à améliorer les services et les installations au cours des trois prochaines années. Le gouvernement fédéral en consacrera environ 100 millions à la réfection du réseau routier des quatre provinces. Pas plus tard que la semaine dernière, le gouvernement fédéral et la province de Terre-Neuve signaient une entente officielle concernant un programme triennal de réfection des routes de 60 millions. On nous a critiqués parce qu'il s'agit d'un programme à frais également partagés et non d'un programme de dépenses partagées à 90/10. Combien d'ententes à partage 90/10 peut-on trouver?

Il y a beaucoup à faire dans la région de l'Atlantique. Je ne pense pas que le gouvernement fédéral ait fait montre de mesquinerie dans ses ententes dans le passé. Outre ces 60 millions qu'on s'est officiellement engagé à investir la semaine dernière à Terre-Neuve, le ministère de l'Expansion économique régionale a déjà dépensé entre 60 et 70 millions, je pense, pour la construction de tronçons de routes et la réalisation de programmes de construction de routes principales à Terre-Neuve. Quand on additionne tout cela, on constate que le gouvernement a consacré plus de 100 millions à une seule province, dont une bonne part investie dans la proportion

[M. Rompkey.]

90/10. C'est donc une réalisation dont le gouvernement peut être fier.

Nous n'avons pas construit toutes les routes qu'il faudrait construire. Je ne serai pas satisfait avant que l'on n'ait construit une route traversant tout le Labrador. Le ministre des Transports est d'ailleurs venu au Labrador la semaine dernière pour parler précisément de ce sujet. J'espère que l'on trouvera bientôt des fonds pour aider la province de Terre-Neuve à réaliser ce projet. Est-ce qu'une entente à frais partagés dans la proportion 90/10 répond au concept du financement par l'utilisateur? Non. Ce sont les contribuables de tout le pays qui fournissent les fonds permettant au gouvernement fédéral de venir en aide aux provinces qui sont les moins en mesure de payer. Le concept du financement par l'utilisateur n'a rien à voir. Il s'agit de consacrer des fonds à la construction de routes dans une région qui en a besoin, sans exiger de restitution de la part de ceux qui s'en serviront.

En plus du programme de voirie, on a construit un nouvel aéroport qui a coûté 21 millions en tout. Il servira à établir des liens utiles entre les régions situées à une certaine distance des principaux centres du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve.

M. Whittaker: Est-ce la politique de l'assiette au beurre?

M. Rompkey: Nous répondons aux besoins en matière de transport.

M. Whittaker: Cela me fait penser à la politique de l'assiette au beurre.

L'Orateur suppléant (M. Turner): Le député de Grand Falls-White Bay-Labrador (M. Rompkey) a écouté tous les autres discours. Je propose que nous l'écoutions.

Des voix: Bravo!

M. Rompkey: Les députés de l'opposition ne veulent pas connaître les faits. Ils ne veulent pas entendre la vérité. Ce sont des prophètes de malheur. Ce nouvel aéroport permettra de transporter plus efficacement et rapidement du matériel et des approvisionnements destinés aux régions pourvues de précieuses ressources au Nouveau-Brunswick. Dans cette province, on dépensera 6.4 millions au cours des trois prochaines années pour terminer l'aménagement de l'aéroport de Charlo. Les travaux ont déjà débuté au nouvel aéroport de St-Léonard qui sera construit au coût global de 3.8 millions durant les deux prochaines années. En outre, des crédits sont prévus pour la construction d'une piste d'atterrissage à Grand Manan, au coût estimatif de un million de dollars.

L'amélioration des aéroports de Terre-Neuve et du Labrador est aussi prévue dans le cadre de ce programme, qui prévoit des crédits de 10.8 millions pour Wabush, dans ma circonscription. On doit y construire un nouvel aérogare et des bâtiments auxiliaires ainsi qu'un garage d'entretien, un poste d'incendie, une aire de stationnement pour les avions, une piste d'accès, de l'espace pour le fret aérien, un parc-autos et une route d'accès. En 1978, Nain et Makkovik, sur la côte du Labrador, seront dotés de pistes d'atterrissage au coût global d'un million de dollars chacune. Des études sont en cours sur des installations semblables à Mary's Harbour et à Hopedale. Il y a aussi le grand projet de construction de 13 pistes le long de la côte du Labrador qui, réalisé, transformera les transports dans cette région à l'extrémité est du Canada. On pourra alors adopter un service de bimoteurs Otter et peut-être de Dash-7, ce qui révolutionnera les transports dans ce coin du pays.